

Intervista a Vannio Brozzi, amministratore unico della "Centrale umbra"

Fcu, futuro di rinascita

L'impegno per eliminare ritardi e disservizi

Era l'11 aprile del 2000 quando venne costituita la Fcu Srl a totale capitale pubblico regionale, in sostituzione della gestione governativa che dal 1982 aveva caratterizzato il tipo di conduzione della Ferrovia. Un passaggio per sviluppare una infrastruttura che potrebbe avere un ruolo fondamentale nell'economia umbra sia per la mobilità di persone e cose, che per alimentare l'afflusso turistico anche in zone della regione diverse da quel-

le tradizionalmente note. C'è da dire tuttavia che, nonostante il trasferimento delle competenze alla Regione e la realizzazione di alcuni interventi quali l'ottimizzazione di alcuni raggi di curvatura e l'inizio della rieletrificazione della linea, fino ad oggi

miglioramenti sostanziali del servizio non si sono visti, tanto è vero che recentemente è stato costituito un comitato di utenti pendolari che ha prodotto vibrante proteste per i ritardi e disservizi affrontati ogni giorno e che costano loro ore e ore di recupero.

Adesso per i vertici Fcu Srl inizia una nuova stagione con la nomina di Vannio Brozzi, ex membro dell'Ufficio di presidenza del consiglio regionale, ad amministratore unico.

Investimenti su materiale rotabile e tecnologie per la sicurezza La velocità potrà essere elevata

- Vannio Brozzi, cominciamo con le dolenti note, gli utenti e soprattutto i lavoratori pendolari sono arrabbiatissimi per i ritardi e i disservizi della Fcu. Come la mettiamo?

"Ho voluto incontrare i rappresentanti dei pendolari due giorni dopo il mio insediamento perché ritengo che essi, ma più in generale gli utenti, siano la risorsa primaria di una azienda di trasporto e dunque meritino il massimo rispetto e la massima attenzione. Ho ascoltato le loro lagnanze ed ho chiesto di poter avere un minimo di tempo necessario per capire lo stato delle cose e, quindi, poter garantire loro una informazione corretta e impegni possibili. Entro qualche giorno credo di poter dare loro una prima risposta. Sono tuttavia convinto della primaria necessità di velocizzare quanto prima la linea, perché i tempi di percorrenza attuali sono effettivamente fuori mercato. Sarà un lavoro impegnativo perché vi sono da rimuovere vari ostacoli, ma conto che in tre anni si possa raggiungere un primo soddisfacente risultato".

- Non è certo sua responsabilità, ma fino ad ora di miliardi ne sono stati spesi parecchi anche se dallo stato attuale non si direbbe. A Perugia Sant'Anna, per fare un solo esempio, i treni, prima di partire, stazionano per ore sotto il sole senza alcuna tettoia protettiva. Mi creda, d'estate a coloro che

salgono nelle vetture infuocate a volte manca il respiro e, comunque sono saune continue anche a causa di troppi rallentamenti e ritardi nelle coincidenze.

"Da una prima verifica emergono due tipi di problemi: il primo, tornando alle proteste dei pendolari, è che i rallentamenti sono determinati anche dai numerosi lavori in corso, soprattutto per la esecuzione dei sottopassi. In una linea di 153 km oggi registriamo circa 35 minuti di rallentamenti e sono francamente troppi. Penso che vada ridistribuita l'apertura dei cantieri e in quelli aperti bisogna completare i lavori nel più breve tempo possibile. Ovviamente fermo restando il massimo rispetto delle misure di sicurezza. Secondo problema è quello che in passato si è scelto di fare i lavori dove era più comodo. Ad ogni modo ho costituito una commissione che dovrà verificare quali benefici potremmo utilizzare dai lavori già eseguiti. Credo infine che, al massimo, con il prossimo orario invernale alcuni miglioramenti saranno già evidenti e altri li apprezzeremo poco più avanti. Vanno inoltre effettuati investimenti sulla infrastruttura ferroviaria, sul materiale rotabile e sulle tecnologie di segnalazione che, ai fini della sicurezza, debbono essere adeguate all'aumento della velocità che potrà raggiungere i 120 Km/ora. Un primo risultato possibile tuttavia dovrà essere quello di percorrere i 153 Km di linea in 153 minuti. Sarebbe

già un primo importante passo".

- Quanti passaggi a livello ci sono?

"Nel 1977 ne esistevano 124, di questi ne resteranno solo 18 perché di 106 è prevista la eliminazione. Di questi 106 ben 56 sono stati già eliminati e attualmente sono in corso lavori su altri 9, mentre sono stati programmati interventi su ulteriori 8. Insomma, complessivamente ne restano ancora da eliminare 50, compresi i 17 di cui sopra."

- Lungo la linea molte strutture edilizie, ex stazioni o caselli, appaiono abbandonate e fatiscenti. Una sporcizia e un degrado simile non danno certo una bella immagine di questo servizio e più in generale dell'Umbria.

"Intanto in settimana incontrerò il progettista della Stazione di Sant'Anna che verrà interessata da una ristrutturazione conservativa e da una sistemazione del piazzale. Questa ultima sistemazione dovrà prevedere le pensiline cui prima lei si riferiva e che interesseranno anche il nuovo binario conseguente al raddoppio della tratta Ponte San Giovanni- Perugia. È ovvio che ciò presuppone anche interventi volti ad incrementare l'uso del treno su tutta la linea Sansepolcro-Terni e in proposito chiederemo la dovuta attenzione alla Regione in sede di prossima conferenza dei servizi. In questa ottica rientra anche l'opera di miglioramento e risanamento estetico e ambientale della linea e degli immobili degradati. Per conseguire questo risultato ho pensato di convocare tutti i sindaci dei territori interessati dal servizio Fcu per valutare insieme a loro l'ottimizzazione del loro riuso. Ad esempio per la ri-

sistemazione della stazione di Sant'Anna di cui prima parlavo, abbiano già convenuto le modalità con il Comune di Perugia".

- In passato, più o meno ad ogni scadenza elettorale, c'era chi tirava fuori grandi progetti di sfondamento della Fcu ad Arezzo o a Forlì. A tali grandi progetti sono finora seguite soltanto misere realtà. Oggi non se ne parla più?

"Sul Piano regionale dei trasporti questo obiettivo vi è ancora. Ma è necessario parlarci chiari: la cosa diventerà credibile quando la Fcu nell'intera tratta Terni- Sansepolcro sarà stata adeguata alle necessità e alle velocità imposte dai tempi moderni. Con la situazione attuale saremmo del tutto fuori mercato. Se la politica intenderà percorrere questa strada io credo, comunque, che con la collaborazione della Toscana il prolungamento si potrebbe realizzare in tempi non brevi, ma pur sempre ragionevoli".

- C'era un piano regionale dei trasporti, da molti definito "virtuoso", che prevedeva un collega-

mento ferroviario Sant'Anna -Fontivegge e con altre zone della città. Ciò avrebbe consentito agli utenti di eliminare ogni rottura di carico con la rete Trenitalia. Poi è stato scelto il più costoso Minimetrò. Qual è il suo pensiero?

"Faccio un esempio: un collegamento ferroviario diretto, Perugia Sant'Anna- Firenze o con altri punti della rete nazionale, a mio avviso avrebbe avuto per Perugia un impatto positivo pari a quello delle scale mobili. Ma la politica e le istituzioni hanno scelto altre strade. Io sono convinto che il Minimetrò svolgerà un funzione fondamentale per la mobilità interna a Perugia, ma non potrà essere sostitutivo della soluzioni sopra accennate. Non lo so come potremo recuperare".

- Nel 1973 l'Azienda contava 485 dipendenti. Quanti ne restano ad oggi?

"L'attuale Fcu Srl si avvale di 205 dipendenti. Bisogna tenere conto però che, ad esempio, oggi, con la tecnologia disponibile, un chilometro di rotaia può essere sostituito in una notte appena".

- Lei appare motivato e con idee chiare : prospettive favorevoli quindi per la Fcu?

"Per il trasporto regionale sicuramente sì, sempre che la politica lo voglia. Trenitalia infatti sarà inevitabilmente sempre più orientata alle lunghe percorrenze. Anche in virtù dell'accordo di programma sottoscritto, la Fcu potrebbe dunque avere un grande sviluppo nella mobilità regionale. E non solo in Umbria, ma ad esempio anche sulla Terni- L'Aquila e, perché no?, anche in servizi su Siena. Certo tutto questo appartiene alla prospettiva e non all'immediato".

- In Umbria, che è pur sempre una piccola regione, sono ormai diverse le Aziende che si occupano di mobilità. Non sarebbe il caso di pensare ad una Azienda unica?

"Credo che almeno tendenzialmente questo obiettivo possa essere posto. Comunque una qualche forma di coordinamento va realizzata. Ci può essere competizione tra i diversi soggetti, ma non a danno del servizio e degli investimenti".

Carlo Bugiardini